Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7860**

18. Wahlperiode 11.03.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Caren Lay, Heidrun Bluhm, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Birgit Menz, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Notwendigkeit des Ausbaus einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München für die Exportwirtschaft

In den seit Jahren laufenden Auseinandersetzungen um den Ausbau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München hebt die Flughafengesellschaft Flughafen München GmbH (FMG) zuletzt verstärkt dessen Bedeutung für die deutsche und bayerische Exportwirtschaft hervor. Auf der FMG-Kampagnenseite „Zukunftsprojekt Dritte Bahn: Gut für Bayern – gut für alle“ (www.gutfuerbayern.de) heißt es unter „Der Flughafen München – Bayerns Ticket in die Zukunft“: „Der Flughafen München ist als Weltflughafen einer der wesentlichen Standortfaktoren für die vielen großen und kleineren Global Player in Bayern. Mehr als die Hälfte ihrer Produkte verkaufen Bayerns Industrieunternehmen im Ausland. Ein leistungsstarker Flughafen sichert ihren Zugang zu den Weltmärkten und stärkt damit den Wohlstand und die Zukunftschancen der ganzen Region.“

Der FMG-Geschäftsführer und Arbeitsdirektor Dr. Michael Kerkloh verweist ebenfalls auf die Exportwirtschaft: Für eine „starke und regionale Wirtschaft Deutschlands“ sei der Bau einer dritten Start- und Landebahn „essentiell“, er schränkt aber ein, dass das Leitbild Ludwig Erhards „Wohlstand für Alle“ nur dann verwirklicht werden könne, wenn „Wirtschaften nicht nur als ein Mehr an materiellen Gütern verstanden wird“; vielmehr seien „wir es der Natur, unseren Mitmenschen und den nachfolgenden Generationen schuldig, schon heute Rücksicht für morgen walten zu lassen“ (Kerkloh, In: Chefsache Nachhaltigkeit: Praxisbeispiele aus Unternehmen, 2016, S. 123).

Kritiker des Flughafenausbaus sehen keine Notwendigkeit des Flughafenausbaus für die Exportwirtschaft und verweisen unter anderem auf gesunkene Flugbewegungen. In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/5879 legt die Bundesregierung dar, dass nur 1 Prozent aller Flugbewegungen am Flughafen München auf den Frachtverkehr falle. Im neuen NGO-Luftverkehrskonzept (NGO: Nichtregierungsorganisation) heißt es außerdem: „Bei höherem Wachstum bieten sich regionale Kooperationen mit unterausgelasteten Flughäfen wie Nürnberg oder Leipzig/Halle an“ (NGO-Luftverkehrskonzept, 2015, www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobilitaet/150804_bund_mobilitaet_ngo_luftverkehrskonzept.pdf).

Die Bundesregierung ist stimmberechtigte Anteilseignerin der FMG; neben dem Freistaat Bayern (51 Prozent) und der Landeshauptstadt München (23 Prozent) ist der Bund mit 26 Prozent zweitgrößter Gesellschafter. Im Koalitionsvertrag heißt es: „Die berechtigten Anliegen der an Flughäfen lebenden Menschen nehmen wir ebenso ernst wie die Sorge um die wirtschaftliche Zukunft des Luftver-

kehrsstandorts und die damit verbundenen Arbeitsplätze“ (In: Deutschlands Zukunft gestalten, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 2013, S. 30). Aktuell wird das im Koalitionsvertrag angekündigte Luftverkehrskonzept für Deutschland unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Güteraufkommen für Luftfracht im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern weltweit in den Jahren 2007 bis 2015, und wie wird dieses sich gemäß Kenntnis der Bundesregierung über vorliegende Prognosen entwickeln (bitte tabellarisch in Millionen Tonnen, monetärem Wert, prozentualem Anteil am Gesamtgüteraufkommen, jährlichem Zuwachs in Prozent, nach den Verkehrsträgern Luftfracht, Eisenbahnen, Straßengüterverkehr, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt, Pipeline/Rohrfernleitung darstellen)?
2. Wie hoch ist in Deutschland das nationale, europäische und außereuropäische Güteraufkommen für Luftfracht im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern in den Jahren 2007 bis 2015, und wie wird dieses sich gemäß Kenntnis der Bundesregierung über vorliegende Prognosen entwickeln (bitte wie in der Antwort zu Frage 1 darstellen)?
3. Wie hoch ist in Bayern das nationale, europäische und außereuropäische Güteraufkommen für Luftfracht im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern in den Jahren 2007 bis 2015, und wie wird dieses sich gemäß Kenntnis der Bundesregierung über vorliegende Prognosen entwickeln (bitte wie in der Antwort zu Frage 1 darstellen)?
4. Wie hoch ist die Zahl von reinen Frachtflügen in den Jahren 2007 bis 2015 vom und zum Flughafen München, wie viele Flüge waren dies in Prozent aller Flüge vom und zum Flughafen München (bitte Gesamtzahl der Flüge angeben, differenziert nach Inlandsflügen, grenzüberschreitenden Flügen innerhalb Europas, grenzüberschreitenden Flügen außerhalb Europas), und wie werden sich diese gemäß Kenntnis der Bundesregierung über vorliegende Prognosen entwickeln?
5. Wie viele Inlandsflüge im reinen Frachtverkehr und wie viel Fracht in Tonnen gingen in den Jahren 2007 bis 2015 vom und zum Flughafen München zu Zielen ab, die mit der Bahn ab München schon jetzt in höchstens fünf Stunden Reisezeit erreichbar sind, und wie viele waren es, die in höchstens zehn Stunden Reisezeit erreichbar sind?
6. Wie viele grenzüberschreitende Flüge und wie viel Fracht in Tonnen im reinen Frachtverkehr gingen in den Jahren 2007 bis 2015 vom und zum Flughafen München zu Zielen ab, die mit der Bahn ab München in höchstens zehn Stunden Reisezeit erreichbar sind, und wie viele waren es, die in 20 Stunden erreichbar sind?
7. Wie viele grenzüberschreitende Flüge im reinen Frachtverkehr und wie viel Fracht in Tonnen gingen in den Jahren 2007 bis 2013 vom und zum Flughafen München zu Zielen ab, die nur mit dem Flugzeug erreicht bzw. realisiert werden können, um welche Güter handelt es sich hierbei, und warum bestehen für diese keine alternativen Transportmöglichkeiten?
8. Wie viele grenzüberschreitende Flüge im reinen Frachtverkehr und wie viel Fracht in Tonnen gingen in den Jahren 2007 bis 2013 vom und zum Flughafen München zu Zielen ab, die nicht in Europa liegen (bitte nach den fünf wichtigsten Weltregionen der Streckenzielflughäfen, Jahren, Flügen, Fracht in Tonnen und dem Rest auflisten)?

9. Wie oft kam es zwischen 2007 und 2015 am Flughafen München zu Verspätungen aufgrund von Nutzungskonkurrenzen der bestehenden Landebahnen zwischen Personen- und Frachtverkehr (bitte tabellarisch darstellen mit der Angabe der Verspätungsminuten)?

10. Wie hoch war zwischen 2007 und 2015 der gesamte Ausnutzungsgrad im gewerblichen Luftverkehr an den Flughäfen München, Nürnberg, Leipzig/Halle, Memmingen, Stuttgart (bitte nach Verkehr innerhalb Deutschlands, außerhalb Deutschlands und außerhalb der EU auf Basis der Nutzlast und auf Basis der verfügbaren Sitzplätze darstellen)?

11. Wie hoch war zwischen 2007 und 2015 der Ausnutzungsgrad beim Personenverkehr an den Flughäfen München, Nürnberg, Leipzig/Halle, Memmingen, Stuttgart (bitte nach Verkehr innerhalb Deutschlands, außerhalb Deutschlands und außerhalb der EU und auf Basis der Nutzlast und auf Basis der verfügbaren Sitzplätze darstellen)?

12. Wie hoch war zwischen 2007 und 2015 der Ausnutzungsgrad beim Frachtverkehr an den Flughäfen München, Nürnberg, Leipzig/Halle, Memmingen, Stuttgart (bitte nach Verkehr innerhalb Deutschlands, außerhalb Deutschlands und außerhalb der EU auf Basis der Nutzlast darstellen)?

13. Wie bewertet die Bundesregierung die Notwendigkeit einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München vor dem Hintergrund der in den Fragen 10 bis 12 dargestellten Ausnutzungsgrade?

14. Wie hoch waren die von der FMG an Airlines im Frachtgewerbe gewährten Marketingzuschüsse, Investitionsbeihilfen und Betriebsbeihilfen zwischen 2007 und 2015 (bitte tabellarisch nach Jahren, Betrag, Förderart, Förderziel, Nennung der Airlines darstellen)?

15. Wie hoch waren die von der FMG an Airlines allgemein gewährten Marketingzuschüsse, Investitionsbeihilfen und Betriebsbeihilfen zwischen 2007 und 2015 (bitte tabellarisch nach Jahren, Betrag, Förderart, Förderziel, Nennung der Airlines darstellen)?

16. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, inwiefern die Entwicklung künftiger Auslastung für Luftfracht an den deutschen Drehkreuzflughäfen im europäischen Trend liegen, und inwiefern ist die Entwicklung mit stark wachsenden Luftverkehrsmärkten im Nahen Osten, in Asien und Südamerika vergleichbar?

    Wenn nein, warum nicht?

17. Welche Schlüsse bezüglich der Notwendigkeit eines Start- und Landebahnausbaus am Flughafen München zieht die Bundesregierung aus den für den Flughafen München zurückgehenden Flugbewegungen von 419 977 im Jahr 2007 auf 376 678 im Jahr 2014 (Flughafenverband ADV, 2015)?

18. Welche Schlüsse bezüglich der Notwendigkeit eines Start- und Landebahnausbaus am Flughafen München zieht die Bundesregierung aus der Studie „Fehlprognosen im Luftverkehr“ (Hergert/Thießen, 2014), der zufolge die Prognosen für Flughafenausbauten die Wachstumsraten der Flugbewegungen im Mittel um 100 Prozent überschätzen?

19. Wie hoch sind laut Kenntnis der Bundesregierung die Gesamtkosten für Öffentlichkeitsarbeit der Flughafen München GmbH (aufgeschlüsselt nach Jahren, Personalkosten, Materialkosten, Webseiten, Publikationen)?

20. Wie hoch sind laut Kenntnis der Bundesregierung die Gesamtkosten im Bereich Öffentlichkeitsarbeit der Flughafen München GmbH für externe Auftragnehmer (bitte Auftragnehmer, Auftrag, Jahr nennen)?

Berlin, den 11. März 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333